

KOŁO NAUKOWE MŁODYCH GEOGRAFÓW
„GEOHOLICY”
UNIwersytet Łódzki



DZIEDZICTWO KULTUROWE - OCHRONA I ADAPTACJA JAKO SZANSA NA ROZWÓJ

pod redakcją
Wojciecha Tołoczko

Łódź 2008

Dziedzictwo kulturowe - ochrona i adaptacja jako szansa na rozwój

Copyright by Koło Naukowe Młodych Geografów
GEOHOLICY
Uniwersytet Łódzki

Recenzent:

dr Arkadiusz Niewiadomski, UŁ Łódź

Publikacja sfinansowana przez:

Prorektora ds. Nauki Uniwersytetu Łódzkiego

Projekt okładki: **Tomasz Minkiewicz**

Fotografie na okładce: **Krzysztof Wroński i Wojciech Tołoczko**

Adjustacja i skład komputerowy: **Wojciech Tołoczko**

Wydawca: PIKTOR s.c.

Druk i oprawa: Pictor s.c., ul. Gdańska 149, 90-539 Łódź

fax. (42) 617 03 07, tel. (42) 659 71 78

<http://www.piktor.pl>

e-mail: wydawnictwo@piktor.pl

SPIS TREŚCI

Przedmowa	5
Adamiak Czesław – Twierdza Toruń we współczesnej przestrzeni miasta	7
Bużalek Tomasz – Tramwajowe linie muzealne w Polsce, jako przykład wykorzystania zabytków ruchomych	21
Czerniak Anna – Pamięć o II wojnie światowej i wykorzystanie jej do promocji miasta – szansą na szybszy rozwój Wielunia	33
Drzazga Katarzyna, Kołodziejczak Krzysztof – Kompleks przemysłowy Izraela K. Poznańskiego, jego ochrona i adaptacja. Przykład rewitalizacji implantacyjnej	41
Górny Janusz – Rewitalizacja i adaptacja wybranych elementów infrastruktury kolejowej w Polsce	51
Kolsut Bartłomiej – Borne Sulinowo – adaptacja i wykorzystanie terenów powojaskowych	69
Kowalska Katarzyna – Cmentarz Żydowski oraz działalność Gminy Żydowskiej w Łodzi jako przykład dziedzictwa kulturowego miasta	77
Kulupa Radosław – Rola środków unijnych w popularyzacji dziedzictwa kulturowego, na przykładzie Szlaku Kościołów Drewnianych Puszczy Zielonka	85
Okupny Daniel – Szlak byłych miast tkackich wschodniej Wielkopolski jako dorobek dziedzictwa kulturowego i szansa na rozwój regionu	93
Pawlikowska Magdalena – Zamek Książ – tajemnice przeszłości szansą na ożywienie ruchu turystycznego	105
Wroński Krzysztof, Toloczko Wojciech – Nawodnienia w dolinie Neru – szansą na rozwój hodowli	115

Rewitalizacja i adaptacja wybranych elementów infrastruktury kolejowej w Polsce

Wprowadzenie

Kolej w Polsce podlega od kilkunastu lat silnym procesom modernizacyjnym. Procesy te, trwające od początku transformacji ustrojowej i gospodarczej, jaką przechodzi Polska, znacznej części społeczeństwa kojarzą się jedynie z regresem kolei. Zmniejszająca się liczba połączeń, zawieszanie ruchu pasażerskiego i towarowego na kolejnych lokalnych liniach, przestarzały tabor i zdekapitalizowana infrastruktura były (i często jeszcze są) pierwszymi skojarzeniami związanymi z transportem kolejowym w Polsce. Podobne procesy zachodziły w przedsiębiorstwach kolejowych w Europie Zachodniej w latach 60., jednakże zostały one, w wyniku ingerencji państwa, zahamowane. Obecnie w krajach tych mamy do czynienia z renesansem kolei, związanym zwłaszcza z budową i eksploatacją linii tzw. kolei dużych prędkości.

W trakcie spóźnionej, w stosunku do krajów zachodnich, restrukturyzacji kolei w Polsce popełniono wiele błędów, które doprowadziły do systematycznie zmniejszającego się popytu na przewozy kolejowe. Od kilku jednak lat sytuacja w wielu dziedzinach poprawia się, a w pozostałych zatrzymane zostały niekorzystne procesy. Pozytywne efekty przynosi zwłaszcza większy udział samorządów wojewódzkich w organizacji pasażerskich przewozów kolejowych. Korzystnym rozwiązaniem, z perspektywy czasu, był również podział spółki PKP na podmioty odpowiadające za poszczególne elementy procesu przewozowego (PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity, PKP Cargo, PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Nieruchomości, PKP Energetyka, PKP Informatyka itd.). Pozwoliło to na ustanowienie rozdziału kompetencji oraz zwiększenie przejrzystości finansowej, co pośrednio doprowadziło do zahamowania narastania długu spółki PKP.

¹⁹ Studenckie Koło Naukowe Geografów im. Stanisława Pawłowskiego,
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, ul. Dziegielowa 27, 61-680 Poznań

Zmiany odczuwane są również przez pasażerów. Kolej, po latach zastoju, inwestuje w nowy tabor, modernizowane są (w dużej mierze dzięki środkom z Unii Europejskiej) linie kolejowe, co pozwala osiągnąć pociągom odpowiednią prędkość na szlakach kolejowych i skrócić czas jazdy, tak, by stał się konkurencyjny w stosunku do transportu samochodowego. Spotyka się, choć jeszcze bardzo rzadko, przypadki wznowienia ruchu pociągów na trasach, na których od lat był on zawieszony. Te pierwsze oznaki poprawy sytuacji pozwalają z większym optymizmem prognozować przyszłość przewozów kolejowych w Polsce. Konieczne są jednak duże nakłady finansowe, dobra współpraca administracji rządowej z samorządową, by zachodzące zmiany stały się trwałą tendencją.

Spółki kolejowe dysponują ogromnym majątkiem, który często, poza wartością użytkową, posiada również wartość historyczną (zabytkową). Niestety ograniczone środki jakimi dysponują przedsiębiorstwa kolejowe i problemy w innych obszarach działalności, nie pozwalają na należytą ochronę kolejowych zabytków. Brak pomocy ze strony państwa, niska świadomość społeczna, brak zainteresowania kulturą techniczną, doprowadzają niejednokrotnie do bezpowrotnego zniszczenia unikatowych obiektów. Te, którym udaje się uniknąć takiego losu zawdzięczają to zazwyczaj pasjonatom i hobbystom, którzy nie dysponując dużymi środkami finansowymi, nie są w stanie ocalić wszystkiego, co zasługiwałoby na ochronę.

Celem niniejszego opracowania było przedstawienie sytuacji wybranych obiektów infrastruktury kolejowej w Polsce i prowadzonych działań mających poprawić ich stan oraz zwrócenie uwagi na potrzebę objęcia zabytków kolejowych kompleksową ochroną. Istotne jest również podkreślenie konieczności zabezpieczenia odpowiednich środków finansowych, które są niezbędne do adaptacji, rewitalizacji i ochrony kolejowych obiektów, w tym zabytków. Opracowanie ma również na celu porównanie doświadczeń innych krajów europejskich z doświadczeniami polskimi w zakresie zabezpieczania kolejowego dziedzictwa technicznego.

Praca nie ma charakteru kompleksowego i nie stanowi całościowej analizy aktualnego stanu obiektów infrastruktury kolejowej w Polsce. Opiera się na studiach przypadków, dobranych celowo tak, by wskazać zarówno dobre, jak i złe przykłady traktowania tych obiektów w naszym kraju. Wybrane przykłady pozwalają na określenie ogólnych tendencji i zauważenie zmian, jakie zaszły w tym zakresie w Polsce w ostatnich latach.

Najważniejsze pojęcia

Konieczne jest przyjęcie i konsekwentne stosowanie w niniejszym opracowaniu określonego zestawu podstawowych terminów, do którego należeć będą następujące pojęcia: rewitalizacja, adaptacja oraz infrastruktura kolejowa.

Pojęcie rewitalizacji, zgodnie z łacińskim źródłosłowem, oznacza *ożywienie, przywrócenie z powrotem do życia* (Kumaniecki 1982). Rewitalizacja oznacza więc zespół działań, w wyniku których zdegradowane fragmenty przestrzeni, doprowadzane są do takiego stanu, w którym zyskują nową funkcję i ponownie stają się atrakcyjnym obszarem ludzkiej aktywności. Tak rozumiana rewitalizacja dotyczy więc większych fragmentów przestrzeni – określonych zespołów urbanistycznych, dzielnic czy kwartałów – i jest pojęciem o innym znaczeniu niż adaptacja. Adaptacja to zgodnie ze Słownikiem Języka Polskiego: *przystosowanie czegoś do innego użytku niż było przeznaczone* (Sobol 2003). Pojęcie to w zakresie urbanistyki i gospodarki przestrzennej odnosi się raczej do konkretnych pomieszczeń czy budowli, niż do całych zespołów i oznacza taką ich przebudowę, która pozwoli na spełnianie innych niż dotychczas funkcji. Zmiana funkcji nie jest jednak warunkiem koniecznym, ponieważ o adaptacji możemy mówić również wtedy, gdy dostosowujemy obiekt do zmieniających się wymagań, bez zmiany przeznaczenia. Dzieje się tak np. w przypadku zmieniającego się natężenia ruchu turystycznego, który powoduje, iż określone elementy bazy gastronomicznej czy komunikacyjnej trzeba dostosować do zwiększającej się liczby turystów w celu zwiększenia ich pojemności lub przepustowości. Pojęciem bliskim adaptacji jest modernizacja, której celem jest trwałe utrzymywanie bądź podnoszenie wartości użytkowej budynku czy zespołu budynków. Może ona wyrażać się poprzez wzbogacenie ich architektury bądź wyposażenia prowadzącego do dostosowania do aktualnie obowiązujących w architekturze trendów.

Bliskimi znaczeniowo adaptacji i rewitalizacji pojęciami są: remont, rekonstrukcja, restauracja i renowacja. Choć wszystkie posiadają przedrostek „re”, oznaczający odwrócenie biegu, ich znaczenie jest różne i warto o nim wspomnieć. Remont to *doprowadzenie jakiegoś budynku (...) do stanu używalności* (Sobol 2003), czyli przywrócenie mu wartości użytkowej, które nie wiąże się ze zmianą przeznaczenia. Bliska temu pojęciu jest definicja renowacji, którą należy wiązać, w przeciwieństwie do remontu, z zewnętrznym odnowieniem budynku (odświeżeniem elewacji, naprawą dachu). Remont bądź renowacja budynku zabytkowego nazywana jest restauracją, przeprowadzaną często w oparciu o zachowane projekty, szkice i plany. W wyniku działań restauratorskich przywraca się uszkodzonemu lub zmienionemu obiektowi jego dawniejszą formę architektoniczną. W przypadku, gdy na podstawie zachowanych fragmentów całkowicie odtwarzany jest nieistniejący już obiekt, mówimy o rekonstrukcji. Poddawane są jej obiekty o szczególnym znaczeniu dla kultury narodowej i o dużej wartości historycznej, które ucierpiały np. w wyniku działań wojennych.

Kolejnym podstawowym dla poruszanych zagadnień pojęciem jest infrastruktura kolejowa. Można ją rozumieć jako ogół urządzeń technicznych, które warunkują prawidłowe funkcjonowanie kolei. Umożliwia ona dopuszczonym przez upoważnione urzędy przedsiębiorstwom kolejowym

prowadzenie przewozów i jest zarządzana przez, najczęściej państwowego, zarządcę infrastruktury.

W pracy P. Zalewskiego, P. Siedleckiego i A. Drewnowskiego (2004) infrastruktura kolejowa określana jest jako infrastruktura ekonomiczna kolei i jest elementem jednego z trzech czynników produkcji zaangażowanych w kolejowym procesie przewozowym – czynnika rzeczowego. Dwa pozostałe czynniki – praca żywa oraz przedmiot pracy – pozostają poza zakresem rozważań niniejszego opracowania. Czynniki rzeczowe z kolei, autorzy dzielą na te, o charakterze infrastrukturalnym oraz pozostałe, do których zalicza się przede wszystkim tabor. Według autorów wspomnianej publikacji do podstawowych składników infrastruktury ekonomicznej kolei należą:

- drogi kolejowe wraz z obiektami inżynierskimi (mosty, wiadukty, przepusty, tunele),
- kolejowe punkty eksploatacyjne (posterunki ruchu, punkty handlowe, stacje kolejowe),
- urządzenia i wyposażenie niezbędne do funkcjonowania dróg kolejowych i kolejowych punktów eksploatacyjnych,
- urządzenia sterowania ruchem kolejowym i urządzenia łączności oraz sieć energetyczna i wodnokanalizacyjna.

W niniejszym opracowaniu przyjęto inny, uproszczony podział infrastruktury kolejowej, według którego składają się na nią:

- linie kolejowe (tory i sieć trakcyjna) wraz z budowlami inżynierskimi,
- budynki (dworce, nastawnie, lokomotywownie, wieże ciśnienia i inne),
- urządzenia sterowania ruchem kolejowym.



Fot. 1. Semafony kształtowe (fot. J. Górny).

Wymienione elementy infrastruktury kolejowej mogą w określonych przypadkach, gdy charakteryzują się szczególną wartością historyczną, stanowić dziedzictwo kulturowe podlegające ochronie dla dobra całego społeczeństwa oraz ze względu na konieczność przekazania go we właściwym stanie następnym pokoleniom. Rozumiane w ten sposób dziedzictwo infrastruktury kolejowej może w związku z tym podlegać procesom adaptacji i rewitalizacji. W tym aspekcie szczególnie interesującymi elementami infrastruktury pozostają przede wszystkim dwie pierwsze grupy elementów, choć prawidłowo konserwowane i sprawne urządzenia sterowania ruchem kolejowym (sygnalizacja kształtowa, rogatki na przejazdach kolejowych) mogą być niewątpliwie dodatkowym walorem zabytkowych linii kolejowych (fot. 1).

Obszar i metody badań

Obszarem badań było terytorium Polski, na którym do analizy wybrano kilkanaście obiektów. Są to zarówno obiekty punktowe (budynki i obiekty inżynierskie na liniach kolejowych) jak i liniowe (linie kolejowe). Ponadto nadano opracowaniu szkicowo zarysowane tło, które przedstawia sytuację w innych krajach europejskich. Mimo objęcia badaniami obszaru całego kraju, trudno wskazać jakiegokolwiek zależności wskazujące na regionalne różnice w podejściu do zagadnienia ochrony zabytków kolejowych. Polskie Koleje Państwowe to duże przedsiębiorstwo będące operatorem kolejowym, prowadzącym działalność na terenie całego kraju, dość mocno scentralizowane, w którym regionalne dyrekcje działają podobnie. Również infrastruktura kolejowa zarządzana jest przez jedno państwowe przedsiębiorstwo (podobnie jak w krajach Europy Zachodniej), którym są PKP Polskie Linie Kolejowe.

Jedynym kryterium regionalizacji mogłaby być ilość obiektów wymagających ochrony, która jest konsekwencją podziału terytorium Polski między państwa zaborcze. Podział ten widoczny do dziś wyraża się głównie poprzez gęstość sieci kolejowej. I choć gęstość eksploatowanej sieci kolejowej w wyniku zamykania kolejowych połączeń (zwłaszcza w Polsce Zachodniej, gdzie linii kolejowych jest najwięcej) stopniowo się wyrównuje na terenie całego kraju, to jednak rzeczywista liczba obiektów kolejowych wartych ochrony się nie zmienia. Obiekty położone przy nieczynnych liniach kolejowych zasługują na taką samą ochronę, jak te położone przy liniach nadal funkcjonujących. Jeżeli przyjąć taki tok myślenia, najwięcej obiektów znajduje się na terenie byłego zaboru pruskiego, który obejmował Wielkopolskę, Ziemię Lubuską, Pomorze i część Śląska. Mimo iż są to tereny dobrze rozwinięte gospodarczo, a obiekty powstawały najczęściej z solidnych materiałów (dworce budowane z cegły), to ich stan często jest katastrofalny. Dużym problemem są samodzielnie dokonywane przebudowy zabytkowych budynków, nad którymi nie czuwa konserwator, a które w ich wyniku tracą niejednokrotnie swój charakter. Problem ten dotyczy zwłaszcza sprzedanych prywatnym właścicielom

dworców, które stoją wzdłuż nieczynnych bądź rozebranych linii kolejowych. Ze względu na gęstość sieci znacznie mniej kolejowych obiektów zabytkowych znajduje się na wschodzie Polski. Jednak ze względu na to, iż są to często obiekty drewniane (dworce, wieże ciśnień) często wymagają bardziej zaawansowanej opieki.

W niniejszym opracowaniu zastosowano metodę indukcyjną. Na podstawie studiów literatury i materiałów prasowych, opisujących wybrane przypadki traktowania kolejowych obiektów starano się wyciągnąć ogólne wnioski, które mogłyby dość dobrze scharakteryzować ich obecną sytuację w Polsce. Wnioski wynikające z prasy, czasopism i literatury uzupełnione zostały refleksjami z własnych obserwacji oraz wywiadów przeprowadzonych przez autora z turystami korzystającymi z wybranych kolei wąskotorowych funkcjonujących w województwie wielkopolskim.

Wyniki

Analizując sytuację można stwierdzić, że udanych przykładów kompleksowych rewitalizacji czy adaptacji obiektów kolejowych w Polsce jest niewiele. Należy mieć nadzieję, że te, tymczasem nieliczne przykłady, to zwiastuny trwałej poprawy sytuacji.

Przykładem kompleksowej, konsekwentnie realizowanej rewitalizacji i przebudowy jest dworzec i obszar przydworcowy w Krakowie. Proces ten nie jest jeszcze zakończony, niemniej jego efekty są już wyraźnie widoczne. Uporządkowany został plac przed starym budynkiem dworca, obok którego powstała galeria handlowa (Galeria Krakowska), która łączy się z podziemnymi przejściami pod peronami. Po wschodniej stronie torów powstał nowy dwupoziomowy dworzec PKS znajdujący się znacznie bliżej peronów niż wcześniejsze stanowiska zlokalizowane po stronie zachodniej. Wzdłuż ulicy Pawiej otwarto (budowaną etapami) linię tramwajową skracającą dojazd z centrum miasta na osiedle Krowodrza Górka. Pod dworcem kolejowym znalazł się tunel zarówno dla ruchu samochodowego, jak i tramwajowego, również mający duże znaczenie dla usprawnienia komunikacji w tej części miasta.

Część zmian spotkała się jednak z ostrą krytyką. Galeria Krakowska zdobyła w 2007 roku tytuł „Archi-Szopy”, przyznawany w corocznym plebiscycie na najbrzydszą budowlę Krakowa powstałą w ubiegłym roku kalendarzowym (fot. 2). Mieszkańcy, urbaniści i architekci zarzucają jej nieciekawość formy i banalność, do której nie powinno dopuścić się w tak istotnym fragmencie miasta. Również plac przed starym budynkiem dworca odbierany jest jako przestrzeń, która poza nową nawierzchnią, nie zyskała na przebudowie. Nie pełni żadnej nowej funkcji, nie znajduje się na nim nic oryginalnego. Niemniej, jeśli przebudowę uda się doprowadzić do końca, może to być pierwszy w Polsce, zrealizowany z taką konsekwencją, przykład kompleksowej przebudowy i stworzenia zintegrowanego węzła komunikacyjnego wokół

głównego dworca kolejowego. Planowane do roku 2011 jest przeniesienie do podziemi pod peronami (do pomieszczeń, które obecnie stoją puste i czekają na wyposażenie) kas biletowych, poczekalni, a także pomieszczeń biurowych z piętra obecnego budynku dworca. Nowy podziemny dworzec główny będzie zintegrowany z podziemnym przystankiem tramwajowym, którego funkcjonowanie ma sens jedynie w przypadku przeniesienia dworca głównego do podziemi. Na nowym dworcu ma szansę znaleźć się również placówka krakowskiego lotniska w Balicach. Dzięki temu pasażerowie podróżujący do Balic szynobusem mogliby już na nowym dworcu nadać swój bagaż. Zakończenie tej inwestycji planowane jest na rok 2011. Spółka PKP otrzyma dotację na urządzenie podziemnego dworca ze środków Unii Europejskiej. Konieczne jest jednak zdobycie wkładu własnego w wysokości około 25% kosztów planowanej inwestycji.

W momencie oddania do użytku nowego dworca obecny budynek stałby się niepotrzebny i mógłby zostać zaadaptowany do pełnienia nowej funkcji. Wizję tę jednak oddala spłacenie przez PKP długów, jakie miało wobec gminy Kraków z tytułu zaległego podatku od nieruchomości. PKP spłaciły część długu w gotówce, a część w postaci 30 nieruchomości. W związku z tym miasto musiało wycofać zapis hipoteczny na dworcu głównym w Krakowie (co zabezpieczało roszczenia miasta). Kolej może więc sprzedać budynek na wolnym rynku (a wtedy miasto nie będzie miało wpływu na jego zagospodarowanie), bądź użytkować go dalej.



Fot. 2. Plac przed budynkiem dworca głównego w Krakowie, w tle widoczna Galeria Krakowska.

źródło: <http://www.elektroskabel.com.pl>

Równie śmiałe były założenia związane ze zmianą wyglądu trzech głównych warszawskich dworców kolejowych. Dworce na stacjach: Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna oraz Warszawa Wschodnia miały, według początkowych planów, być rozebrane i zbudowane według nowych projektów. Z informacji prasowych wynika jednak, że inwestycje te albo znacznie się opóźnią albo zostaną zastąpione przez działania doraźne mające na celu jedynie poprawę estetyki. Początkowo zakładano wybudowanie nowych dworców przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku (EURO 2012), jednak opóźnienia związane z przygotowaniem inwestycji, brak ostatecznych decyzji spowodowały, że obecnie realna jest już co najwyżej budowa nowych dworców wschodniego i zachodniego. Tymczasem odłożono remont części tunelu średnicowego, którym poruszają się pociągi dalekobieżne. By można było go rozpocząć konieczne jest wyremontowanie północnej obwodnicy i torów na Dworcu Gdańskim, który przejąłby ruch z Dworca Centralnego. W momencie, kiedy tunel miał być wyłączony z eksploatacji Dworzec Centralny miał przejść generalny remont (wymiana instalacji podziemnych, szlifowanie posadzek, poprawa wystroju przejść podziemnych i peronów, która miała pochłonąć około 40 mln euro). W czasie jego trwania miały być ponadto wzmocnione jego fundamenty tak, by w przyszłości mógł w tym miejscu stać wieżowiec z częścią hotelową i biurowo-usługową, w podziemiach którego znajdowałby się dworzec. Konieczność zdobycia olbrzymich środków i długi czas realizacji (przygotowania i budowa nowego dworca głównego w Berlinie trwały 10 lat) nie pozwalają wierzyć w szybką realizację tych planów w polskich realiach.

Coraz mniej prawdopodobne jest również wybudowanie nowych dworców na stacjach Warszawa Wschodnia (wraz z przeniesionym z okolic stadionu dworcem autobusowym) i Warszawa Zachodnia (na której właściwie dworzec nie istnieje, ponieważ znajdujący się w pobliżu peronów budynek to obiekt należący do PKS-u). Coraz bardziej realny wydaje się na nich jedynie remont torów, peronów i przejść podziemnych bez budowy nowej części dworcowej połączonej z częścią handlową i usługową. Niepewne są też losy przystanku osobowego Warszawa Stadion – niezwykle istotnego przy organizacji EURO 2012. Miał on stanowić część zintegrowanego węzła łączącego kolej i metro (miała się tam znajdować jedna ze stacji na II linii metra, która jednak zapewne nie zostanie wybudowana przed EURO 2012). Przystanek ten zostanie jedynie zmodernizowany.

Bardziej zaawansowane są prace związane z przygotowaniem budowy Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w miejscu głównego dworca kolejowego w Poznaniu. Kolej poszukiwała partnera finansowego, który podjąłby się budowy (na zaproszenie do wstępnej fazy rokowań odpowiedziało siedem firm). Grunt pod tę inwestycję wnoszą PKP. Obecnie przedstawiciele kolei zakończyli pierwszy etap rokowań w wyniku którego wyłoniono cztery firmy, z którymi będą prowadzone dalsze negocjacje. W najbliższym czasie podmioty te mają złożyć wiążące oferty, z których będzie wynikać sposób

finansowania inwestycji i określenia zysków, forma współpracy, wartość nakładów inwestycyjnych oraz proponowany program rozwoju uwzględniający dalsze zobowiązania inwestycyjne. Oferta ma również zawierać projekt architektoniczno-urbanistyczny zgodnie z którym, zbudowane zostanie centrum komunikacyjne łączące dworzec kolejowy i autobusowy, połączenie z Poznańskim Szybkim Tramwajem oraz część komercyjną. Przed Mistrzostwami EURO 2012 ma zostać oddana do użytku część związana z obsługą podróżnych. Natomiast część, z której inwestor będzie czerpał zyski (galeria handlowa, centrum konferencyjne, część biurowa, hotelowa i rekreacyjna) zostanie zbudowana później. Cały przedmiotowy obszar znajduje się w ścisłym centrum miasta, dlatego jego zagospodarowanie powinno być dokładnie przemyślane. Zgodnie z wytycznymi konserwatora zachowany ma zostać układ urbanistyczny (ulica Dworcowa i plac przed budynkiem dworca), a teren ma być możliwie maksymalnie nasycony zielenią. Przewiduje się również budowę platformy nad peronami i zabudowę na niej. Rodzaj i intensywność zabudowy powinna uwzględniać możliwości obsługi komunikacyjnej. Podobnie jak Dworzec Centralny w Warszawie, również Dworzec Główny w Poznaniu ma być przystosowany do obsługi kolei dużych prędkości, których sieć ma powstać w Polsce w ciągu najbliższych kilkunastu lat.

Mniej kompleksowe niż w Poznaniu i Krakowie mają być planowane budowy bądź przebudowy innych dworców kolejowych w Polsce – m.in. we Wrocławiu i Katowicach. W pierwszym z wymienionych miast, kompleksowo zrewitalizowana ma zostać zabytkowa hala dworca zlokalizowana nad peronami. W Katowicach natomiast zmianom ulegnie bryła budynku; zostanie on powiększony i gruntownie zmodernizowany w dotychczas istniejącej części. Z tym związany jest jednak problem filarów w kształcie kielicha, które są przykładem modernistycznej architektury. Początkowo zakładano wyburzenie dworca w co najmniej 90% (w tym unikatowych filarów i stropu), jednak ostatnio rzecznik PKP ogłosił, iż tak się nie stanie. Otwarty w 1972 roku dworzec w Katowicach, którego elementem są betonowe kielichy uznawany jest przez wielu architektów za dzieło sztuki i najlepszy budynek brutalistyczny (nurt architektury późnego modernizmu) w Polsce. Według aktualnej koncepcji możliwe jest wykorzystanie kielichów w bryle modernizowanego budynku. Świadczy to o poważnym traktowaniu dziedzictwa architektonicznego, również tego pochodzącego z niedawnego okresu. Najlepszym rozwiązaniem wydawałoby się ogłoszenie międzynarodowego konkursu, którego głównym warunkiem byłoby zachowanie głównej hali dworca. Prawdopodobnie jednak dworzec modernizować będą PKP za pieniądze z budżetu państwa, a prywatny inwestor wybuduje jedynie centrum handlowe na placu przed dworcem. Kolej, która jest w większej części właścicielem placu, chciałaby w ten sposób zarobić na remoncie dworca. Istotne wydaje się zadbanie o to, by architektura tego budynku była wysokiej jakości, i by Katowice nie powtórzyły błędu Krakowa.

Trudno również w tej chwili ocenić szanse na realizację koncepcji dotyczącej umieszczenia torowiska oraz peronów pod ziemią.

Podobne koncepcje pojawiły się w związku z dyskusją dotyczącą modernizacji dworców w Łodzi. W tym jednak przypadku odcinek podziemny byłby całkowicie nowym, łączącym dworzec Łódź Fabryczna (na który docierają pociągi od strony Warszawy) i dworzec Łódź Kaliska (kierunek do Kutna i Zduńskiej Woli). W centrum miasta, w okolicach ulicy Piotrkowskiej, miałyby się znajdować nowy podziemny dworzec Łódź Centralna, z którego mogłyby odjeżdżać pociągi we wszystkich kierunkach obsługiwanych przez dotychczasowe dworce (fot. 3). Wybudowanie takiego połączenia jest o tyle bardziej realne, że przez Łódź (z Warszawy w kierunku Kalisza, a potem do Wrocławia i Poznania) ma przebiegać linia kolei dużych prędkości, która przetnie miasto na osi wschód-zachód. Także w projektowanym tunelu mogłoby się znaleźć miejsce również dla torów klasycznej kolei.



Fot. 3. Podziemne perony na stacji Łódź Centralna.²⁰

Skupiając się jedynie na samym zjawisku rewitalizacji zabytkowych dworców można odnaleźć w Polsce dobre i złe przykłady jej przeprowadzenia. Za przykład dobry można uznać rewitalizację dworca w Skierniewicach, która przywróciła neogotyckiemu budynkowi dawny blask, sprawiając, że obecnie jest to jeden z najładniejszych dworców w Polsce. Powadzone przez kilkanaście lat z wielkim pietyzmem prace uwypukliły piękno m.in. peronowej wiaty wspartej

²⁰ Tak miałyby nazywać się stacja, która zastąpi dworzec Łódź Fabryczna (wizualizacja ze stron internetowych PKP)

na żeliwnych kolumnach oraz płaskorzeźb z okresu PRL, które przedstawiają motywy robotniczo-chłopskie. Podobnie za udany można uznać kompleksowy remont dworca na stacji Bielsko-Biała Główna. Niestety rewitalizację dworca głównego w Gdańsku trudno uznać za udaną. Z zewnątrz odzyskał on wprawdzie dawny blask, ale wewnątrz ciasno zabudowano boksami handlowymi, które, zwłaszcza na wyższej kondygnacji, nie cieszyły się zbyt dużą popularnością. Podzielona przestrzeń, z dużą liczbą zakamarków stała się ulubionym miejscem przebywania bezdomnych – nocą dworzec staje się noclegownią i toaletą. Ponadto do modernizacji użyto słabej jakości materiałów, które nie odpowiadająabytkowemu charakterowi budynku (w wielu miejscach odpadły kafelki, bądź zniszczone zostały plastikowe elementy wyposażenia).

Mniej lub bardziej śmiałe projekty rewitalizacji czy przebudowy dworców kolejowych dotyczą właściwie wszystkich większych miast Polski. Wymienione i opisane przypadki pełnią jedynie funkcję przykładu. Ponadto inwestycje planowane są w wielu mniejszych miejscowościach – m.in. w Tczewie, Świdnicy, Sopocie, Chojnicach. Czynnikiem pobudzającym do prowadzenia takich działań jest możliwość przejmowania przez samorządy dworców kolejowych (z wyłączeniem 72 największych, którymi zarządza spółka PKP Dorce Kolejowe). Działania samorządów skupiają się na integracji lokalnego transportu publicznego, a także na ożywieniu tych miejsc poprzez wprowadzenie funkcji usługowej i handlowej. Warunkiem przejęcia dworca przez samorząd jest zapewnienie warunków do obsługi podróżnych korzystających z usług kolei.

Inaczej wyglądają losy dworcowych budynków, które nie pełnią już swojej pierwotnej funkcji. Jeśli są to obiekty stojące przy zlikwidowanych (rozebranych lub z zawieszonym ruchem pociągów) liniach kolejowych to w większości zostały wykorzystane do celów mieszkalnych. Tak stało się m.in. z dworcami na stacjach: Pomysk Mały (linia Bytów – Łębork), Bągart (linia Chełmno – Unisław Pomorski), Jemielno Górowskie (linia Góra Śląska – Krzelów). Często tracą one jednak swój pierwotny charakter – dworce z czerwonej cegły na obszarze dawnego zaboru pruskiego zostały w wielu przypadkach otynkowane, a ich bryły uległy znacznym zmianom (podniesienie strychów, likwidacja stromych dachów). Położone w małych miejscowościach budynki rzadko mogą liczyć na opiekę konserwatora.

W bardziej skomplikowanej sytuacji znalazły się dworce duże, które albo straciły na znaczeniu albo całkowicie utraciły dotychczasową funkcję. Przykładami obiektów, które znajdują się przy wciąż czynnej linii kolejowej, ale ich znaczenie zmalało, mogą być dworce na stacjach: Aleksandrów Kujawski, Nowe Skalmierzyce i Sosnowiec Maczki. Olbrzymie budynki pełniły dawniej funkcję stacji granicznych. Wszystkie te stacje znajdowały się na granicach między państwami zaborczymi: Aleksandrów Kujawski i Nowe Skalmierzyce na granicy rosyjsko-pruskiej, a Sosnowiec Maczki na granicy rosyjsko-austriackiej. Dlatego po I wojnie światowej, w momencie odzyskania przez Polskę niepodległości, przestały być potrzebne i zaczęły popadać w ruinę.

Wszystkie wymienione dworce to budynki o dużej kubaturze. Budowane z rozmachem, który miał wywoływać wrażenie na przekraczających granicę cudzoziemcach, dziś są praktycznie niewykorzystane i popadają w ruinę. Dawniej znajdowały się w nich sale odpraw celnych, poczekalnie, urzędy pocztowe, restauracje, pokoje służbowe i gościnne (w tym luksusowe apartamenty). Obecnie na stacji w Sosnowcu Maczkach nie ma nawet kasy biletowej. Budynki te, charakteryzujące się piękną architekturą (neogotyck, i neorenesans), z wieloma cennymi detalami i elementami wyposażenia zasługują na szczególną ochronę. Jednak jej zapewnienie będzie z pewnością niezwykle trudne – dworce znajdują się albo w małych miejscowościach (Nowe Skalmierzyce, Aleksandrów Kujawski) albo na peryferiach miast (Sosnowiec Maczki). W takich, niezbyt atrakcyjnych lokalizacjach, znalezienie nowej funkcji dla dużego budynku wydaje się niemal niemożliwe – są one po prostu niepotrzebne. Dworzec w Nowych Skalmierzycach jest częściowo zagospodarowany na cele mieszkaniowe, dworzec w Aleksandrowie Kujawskim ożywa niekiedy w czasie wystaw i przedstawień teatralnych, natomiast dworzec w Sosnowcu Maczkach jest całkowicie zamknięty. Wszystkie budynki wymagają pilnego remontu.



Fot. 4. Dworzec w Aleksandrowie Kujawskim.

źródło: <http://lh5.ggpht.com>

Przykładem dworców, które całkowicie straciły swą pierwotną funkcję są budynki na dawnych stacjach: Warszawa Główna Osobowa i Wrocław Świebodzki. Wydawać by się mogło, że budynki znajdujące się w centrach miast bez problemu zyskują nowe, ciekawe przeznaczenie. Dzieje tych budynków są

jednak niestety znacznie inne od losu budynku paryskiego dworca d'Orsay, którego przypadek jest przykładem doskonałego zagospodarowania zabytkowego budynku dworcowego. W doskonale zaaranżowanych wnętrzach swoje miejsce znalazło muzeum sztuki francuskiej z przełomu XIX i XX wieku.

Funkcję muzealną zyskał również budynek stacji Warszawa Główna Osobowa, z której ostatnie pociągi przestały odjeżdżać w latach 90-tych. Stworzono tam Muzeum Kolejnictwa oferujące wewnątrz budynku wystawy stałe i czasowe, a na zewnątrz, na fragmentach dawnego torowiska wystawę taboru. Niestety placówkę trudno uznać za obiekt nowoczesny, a wystawy za zachęcające do kolejnej wizyty. Stan taboru, eksponowanego pod gołym niebem i nieremontowanego, jest dramatyczny. Obiekty są niszczone, podpalane przez wandalów, a nawet cięte na złom. Latem 2008 roku miłośnicy kolejnictwa złożyli zawiadomienie do prokuratury mówiące o tym, że Muzeum Kolejnictwa nie dba o eksponaty, a dyrektor muzeum zrezygnował z pełnionej funkcji. Zresztą niepewny jest sam los muzeum, w miejscu którego ma powstać galeria handlowa (budynek dawnego dworca nie ma większej wartości zabytkowej), a nowa siedziba, której budowę kilkakrotnie deklarowały PKP nie została rozpoczęta.



Fot. 5. Wnętrze Muzeum d'Orsay w Paryżu.

źródło: <http://lh5.ggpht.com>

Muzea kolejowe i izby tradycji kolejowej zajmują pomieszczenia w budynkach niegdyś wykorzystywanych przez PKP również m.in. w Częstochowie, Ostrowie Wielkopolskim, Bydgoszczy, Nowym Sączu, Herbach i Lubartowie. Stworzenie małego muzeum kolei planowane jest również przy okazji modernizacji stacji Toruń Północ. Te sposoby zagospodarowania nie są jednak zazwyczaj przykładem kompleksowej adaptacji całych obiektów – mają charakter cząstkowy, ze względu na możliwości finansowe hobbystów i miłośników, którzy z reguły sprawują nad nimi opiekę.

W innej sytuacji znalazł się zabytkowy budynek dworca Wrocław Świebodzki, który jest bardzo wartościowy pod względem architektonicznym. Klasycystyczny budynek charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem elewacji. Główne wejście do centralnej hali zwieńczone jest grupą rzeźb z zegarem, natomiast wejście północne zwieńczone jest łukiem triumfalnym również ozdobionym zespołem rzeźb. Warte uwagi są również ozdobne kolumny stanowiące element zadaszenia peronów. Wrocław Świebodzki swą funkcję, podobnie jak wspomniany wyżej dworzec w Warszawie przestał pełnić w latach 90-tych, co było związane ze spadkiem liczby uruchamianych pociągów pasażerskich. Obecnie w pomieszczeniach dworca znajdują się sklepy, klub nocny i jedna ze scen Teatru Polskiego. Na obszarze dawnego torowiska i peronów znajdują się należące do różnych właścicieli, targowiska. Wedle przyjętego porozumienia zawartego między PKP a przedstawicielami miasta, mają one zostać przeniesione w inne miejsce, a o zagospodarowaniu stacji Wrocław Świebodzki zadecyduje konkurs, którego przeprowadzenie zadeklarowała kolej. Teren ten ma zostać wykorzystany dla funkcji handlowo-usługowych oraz mieszkaniowych (apartamentowce). Prowadzone działania mają uwzględniać wymogi ochrony konserwatorskiej zabytkowego budynku, a także ewentualną możliwość wznowienia ruchu kolejowego (miasto ma być odpowiedzialne za zachowanie rezerwy komunikacyjnej). Równie duży potencjał mają niezabudowane, bądź zdegradowane działki należące do grupy PKP, znajdujące się w centrach innych miast (m.in. w Warszawie, w Poznaniu – tzw. „wolne tory”) i które mogą zostać wykorzystane do stworzenia całkiem nowych śródmiejskich dzielnic. Główną przeszkodą są jednak problemy własnościowe, brak zdecydowania przedstawicieli spółki PKP i problemy z wypracowaniem wspólnej wizji przez kolej i przedstawicieli miast.

Równie ciekawym zagadnieniem jest rewitalizacja i adaptacja linii kolejowych, zarówno wąskotorowych, jak i normalnotorowych. Przykładów takich działań można wymienić wiele, a w ostatnich latach ich liczba wzrasta również za sprawą rozwoju turystyki kolejowej. Zjawisko to należy rozumieć jako rodzaj turystyki specjalistycznej, której realizacja opiera się w oparciu o walory techniki kolejowej. W związku z tym turystyka kolejowa to podróże odbywane w czasie wolnym od pracy, poza środowiskiem codziennego przebywania, których celem jest kontakt ze specjalistycznymi walorami oferowanymi przez kolej. Do walorów tych należą: infrastruktura (linie

kolejowe i obiekty inżynierskie, budynki kolejowe, urządzenia sterowania ruchem kolejowym), tabor, przejazdy pojazdami szynowymi oraz muzea i izby tradycji kolejowej. Tak więc nie należy za turystykę kolejową uznawać przejazdów pociągami, które służą jedynie dojazdowi do miejscowości, w której turysta planuje wypoczynek, ale tylko te przejazdy, których celem był sam przejazd w kontakcie z innymi walorami. Turyści są na ogół zainteresowani takimi przejazdami, zwłaszcza jeśli trasa wiedzie przez ciekawe krajobrazowo tereny, a także, jeśli podróż jest wzbogacona dodatkowymi atrakcjami (postoje w interesujących miejscach, możliwość zwiedzenia lokomotywy lub warsztatów, możliwość wykonania pamiątkowych fotografii w konduktorskich czapkach itp.). Wielką popularnością cieszy się też cyklicznie odbywająca się w Wolsztynie na początku maja Parada Parowozów. Przeprowadzone tam badania ankietowe wskazują na duże zainteresowanie turystów tą formą spędzania wolnego czasu i wykazują, że oferta jest przez nich uznawana za zbyt ograniczoną i słabo promowaną.



Fot. 6. Parowozownia w Wolsztynie. (fot. J. Górny)

Trudno jednak znaleźć linie kolejowe, które uległy rewitalizacji w ścisłym tego słowa znaczeniu. By można było o niej mówić linia poza kompleksowym remontem (któremu podlegałyby nawierzchnia, urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz budynki i inne budowle znajdujących się przy niej lub będące jej elementami) musiałaby również zyskać nową (np. turystyczną) bądź odzyskać starą funkcję (przewoźnictwo). Sporo jest linii na których po latach zawieszenia przewozów, ponownie uruchomiono przewozy pasażerskie; są to m.in. trasy: Nysa – Brzeg, Stargard Szczeciński – Kalisz Pomorski, Mścisice – Mielno Koszalińskie (tylko sezonowy ruch pasażerski), Piła – Wałcz, Bydgoszcz – Chełmża, Rzeszów – Kolbuszowa, Lwówek Śląski – Zembrzydowa.

Jednak w większości przypadków, remont przeprowadzony przed ich uruchomieniem był bardzo skromny i miał na celu jedynie uzupełnienie infrastruktury i umożliwienie prowadzenia przewozów w ogóle (wyjątkiem jest wykorzystywana w ruchu turystycznym linia Sławno – Darłowo, na której całkowicie wymieniono tory kolejowe). Dworce najczęściej w dalszym ciągu pozostały zamknięte bądź zdewastowane i nie są nowymi centrami małych miejscowości. Rzeczywista rewitalizacja być może będzie dotyczyć linii z Poznania do Wolsztyna. Linia ta ma stać się atrakcją Wielkopolski, której władze upatrują szanse w rozwoju turystyki kolejowej. Nowa nawierzchnia linii, wraz z zachowaniem zabytkowego systemu sterowania ruchem (sygnalizacja kształtowa), remontem dworców znajdujących się przy trasie i pociągami zestawionymi z historycznych wagonów prowadzonych przez parowóz, ma przyciągać na tę linię jeszcze większą liczbę turystów. Planowana reaktywacja linii z Wolsztyna do Nowej Soli, wraz ofertą parowozowni w Wolsztynie ma jeszcze zwiększyć atrakcyjność tego miejsca.



Fot. 7. Pociąg turystyczny na stacji Środa Wielkopolska Miasto. (fot. J. Górny)

Warte uwagi są również inicjatywy związane z turystycznym wykorzystaniem linii wąskotorowych, które zostały adaptowane do nowej funkcji po zawieszeniu ruchu planowego. Lini takich jest w Polsce dość sporo, a w ostatnich latach ich liczba zwiększa się. Większość z nich zostało dużym nakładem pracy przygotowanych do prowadzenia sezonowego ruchu turystycznego po latach nieużytkowania. Zarośnięte torowiska musiały zostać uporządkowane, a w wielu miejscach uzupełnione. Jeszcze więcej pracy i zaangażowania związanego z uruchomieniem, wymagały całkowicie

odbudowane koleje w Muzeum Kopalni Złota w Złotym Stoku oraz w Muzeum Obrony Wybrzeża w Helu. Do popularniejszych turystycznych kolei wąskotorowych należą: Bieszczadzka Kolejka Leśna, Elcka Kolej Wąskotorowa, Górnośląska Kolej Wąskotorowa, Nałęczowska Kolej Dojazdowa, Sochaczewska Kolej Muzealna, Wigierska Kolej Wąskotorowa oraz Żnińska Kolej Powiatowa. Dzięki poprawie oferty oraz stanu infrastruktury i taboru (niekiedy przy wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej), przyciągają one co roku coraz większą liczbę turystów.

Interesująca wydaje się również inicjatywa przejmowania linii kolejowych, na których prowadzone są potem przewozy drezynami i rowerami torowymi. W ten sposób hobbyści przy pomocy samorządów sprawili, że ożyły m.in. linie: Kolbudy – Stara Piła, Gostyń – Kościan, Grodzisk Wielkopolski – Kościan, Mogilno – Orchowo. Niekiedy na trasach rozebranych linii kolejowych buduje się ścieżki rowerowe. Tak stało się na linii Połczyn Zdrój – Złocieniec. Prawdopodobnie ścieżka powstanie również na linii Pszczółki – Skarszewy. Trudno ocenić atrakcyjność takich tras, które przebiegają cały czas po wyrównanym gruncie, nie oferując żadnego urozmaicenia.

Ciekawym przykładem adaptacji infrastruktury kolejowej może być również wykorzystanie wysokich mostów i wiaduktów do skoków bądź zjazdów na linach. Należy się jednak zastanowić, czy wolno mówić tu o adaptacji (czy jedynie o wykorzystaniu), skoro nie zostały wykonane właściwie żadne prace przystosowujące te obiekty do nowego sposobu użytkowania. W ten sposób nową funkcję zyskały, cieszące się i tak dużą popularnością, mosty w Stańczykach (linia Botkuny – Żytkiejmy) i w Srebrnej Górze (linia Srebrna Góra Miasto – Ścinawka Średnia). Poza tym fragment drugiej wspomnianej linii wykorzystany został do poprowadzenia ścieżki dydaktycznej „Zębata”, która przekazuje informacje o tej rozebranej linii, a której fragmenty ze względu na duże pochylenie posiadały tor zębaty. Ciekawym przypadkiem jest „rewitalizacja światłem” zabytkowego wiaduktu w Bolesławcu, którego architektoniczne piękno wydobyto poprzez nocną iluminację. W podobny sposób zyskały starannie odnowione zabytkowe wiadukty w Poznaniu na odcinku Poznań Główny – Poznań Garbary.

Polskie starania o utrzymanie należytego stanu infrastruktury kolejowej, o adaptację i rewitalizację jej elementów, na tle doświadczeń Europy Zachodniej należy jednak ocenić jako dalece niewystarczające. Liczne zabytkowe koleje normalno- i wąskotorowe w Niemczech, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii a także w Czechach oferują bogaty, pełny produkt turystyczny. Zadbane torowiska i stacje, starannie utrzymany tabor, ciekawe muzea i kolekcje kolejowych eksponatów, nienaganna obsługa oraz liczne dodatkowe atrakcje to oczywiście elementy, które również tworzą obraz kolei w Polsce. Niezwykle rzadko występują jednak razem. W stosunku do wymienionych krajów Polska jest dopiero na początku drogi biorąc pod uwagę ochronę kolejowego dziedzictwa technicznego. Szansę na jego uratowanie mamy tym większe, że w wielu

przypadkach traktowane za granicą jak zabytki, obiekty i urządzenia są u nas wciąż użytkowane. Wystarczy więc zapewnić im należyłą ochronę, by nie być zmuszonym w przyszłości do ich odtwarzania wysokim kosztem, jak niejednokrotnie dzieje się to w Europie Zachodniej.

Wnioski

Jednym z pierwszych, po przeprowadzonej analizie, nasuwających się wniosków jest to, iż adaptacja i rewitalizacja obiektów infrastruktury kolejowej wymaga dużych nakładów finansowych, które pozwolą na realizację kompleksowych projektów. Kolejowe muzea, izby pamięci, skanseny nie mogą funkcjonować jedynie w oparciu o ofiarną pracę hobbystów. Naprawy infrastruktury i taboru wymagają często olbrzymich środków, których nie są w stanie zapewnić prywatne osoby. W takich przypadkach konieczny jest udział państwa i samorządów, które dzięki takim inwestycjom mogą wzbogacać swój produkt turystyczny. A to właśnie turystyka kolejowa jest największą szansą na ocalenie unikatowych obiektów. Zwrócenie uwagi społecznościom lokalnym na znajdujące się na ich terenie dziedzictwo, które może być przedmiotem zainteresowania turystów (w tym również w dużej mierze zamożnych turystów z krajów Europy Zachodniej), zaangażowanie samorządów, ożywienie idei partnerstwa publiczno-prywatnego, sprzyjające przepisy prawne, integracja działań wszystkich zaangażowanych podmiotów to najistotniejsze zagadnienia, które przesądzą o tempie rozwoju turystyki kolejowej w Polsce.

Niewątpliwie pewniejsza przyszłość rysuje się przed dużymi obiektami dworcowymi znajdującymi się w centrach miast – będą one w najbliższych latach modernizowane. Należy zadbać, by prowadzone prace projektowe uwzględniały konieczność integracji różnych środków transportu, by były to rozwiązania kompleksowe, dobrze przemyślane i perspektywiczne. Najlepszą metodą jest szukanie takich rozwiązań na drodze międzynarodowych konkursów, które gwarantują udział doświadczonych podmiotów i wysokiej jakości rozwiązania architektoniczne i urbanistyczne.

Bibliografia

- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje*, Carta blanca, Warszawa 2007.
Kumaniecki K., *Słownik łaińsko-polski*. Warszawa 1982.
Sobol E. (red.), *Nowy słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 2003.
Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 2007.
Zalewski P., Siedlecki P., Drewnowski A., *Technologia transportu kolejowego*, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 2004.
Załuski D. (red.) *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*. Urbanista. Warszawa 2006.
Archiwum artykułów prasowych w: www.rynek-kolejowy.pl